



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 27 listopada 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0126

NUMER ZDARZENIA

The New Piper Aircraft Inc., PA-28R-201, SP-TBK

Trelkowo/Szczytno

współrzędne: N53°37'39.0" E20°59'07.2"

30 października 2025 r.

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

1. Historia lotu

W dniu 30 października 2025 r. o godzinie 8:33¹ z lądowiska Grądy (EPGY) wystartował samolot Piper PA-28R-201 o znaku rozpoznawczym SP-TBK. Zgodnie z planem lot miał się odbyć po trasie EPGY- lotnisko Olsztyn-Mazury (EPSY) -EPGY i był to egzamin praktyczny w obecności egzaminatora w celu uzyskania przez pilota egzaminowanego uprawnień IR do licencji PPL(A).

Start, wznoszenie i przelot przebiegały standardowo. Dolot do EPSY wykonywany był na punkt UDROV. Po minięciu tego punktu pilot egzaminowany wykonywał lot w kierunku SY366, gdzie przeszedł do rozpoczęcia procedury RNP² do pasa 01. Po wykonaniu podejścia przeszedł do procedury odlotu w kierunku VOR SYN, w celu wykonania podejścia VOR Y 19. W trakcie zniżania do podejścia końcowego pilot egzaminowany zgłosił egzaminatorowi, że silnik nie reaguje na zmianę położenia dźwigni mocy (silnik pracował na biegu jałowym). Egzaminator sprawdził i potwierdził brak reakcji na zmianę położenia dźwigni. Po przeanalizowaniu sytuacji będąc w trakcie zniżania w kierunku EPSY do RWY³19 obaj piloci stwierdzili, że dolot do lotniska nie jest możliwy i należy znaleźć pole do lądowania awaryjnego w terenie przygodnym. Egzaminator przejął sterowanie i wybrał miejsce do lądowania. W trakcie szybowania przed przyziemieniem samolot został skonfigurowany do lądowania z podwoziem wypuszczonym. O godzinie 9:31 po przyziemieniu samolot toczył się po nawierzchni pola i po przejechaniu około 150 metrów uderzył w poprzeczny wał ziemny - podwyższenie terenu. Po tym uderzeniu przednia stójka i golenie podwozia głównego zostały złamane, a samolot przejechał „na brzuchu” jeszcze kilkadziesiąt metrów i znieruchomiał. Egzaminator wyłączył zasilanie samolotu, po czym opuścił pokład wraz z pilotem egzaminowanym.



Rys. 1. Samolot SP-TBK po lądowaniu awaryjnym w Trelkowie. [źródło: PKBWL]

¹ Czasy w raporcie podane są wg czasu lokalnego (ang. Local Mean Time).

² Specyfikacja wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (ang. Required Navigation Performance)

³ Droga startowa (ang. Runway)

Obaj piloci przebywający na pokładzie w wyniku zdarzenia nie odnieśli obrażeń, samolot uległ znacznemu uszkodzeniu. Nie wystąpił pożar.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	2	-	2	-
RAZEM	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku wypadku doszło do znacznego uszkodzenia samolotu. Na miejscu zdarzenia stwierdzono: złamanie przedniej goleni podwozia oraz wyłamanie obu goleni podwozia głównego, liczne deformacje konstrukcji oraz pokrycia kadłuba i skrzydeł a także zgięte śmigło.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia egzaminatora i pilota egzaminowanego. Zabezpieczona została do dalszego badania dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, a także dokumentacja dotycząca uczestników zdarzenia. Na potrzeby dalszych ewentualnych badań zabezpieczona została również próbka paliwa.

Zespół dokonał oględzin samolotu w celu sprawdzenia, dlaczego silnik nie reagował na zmianę położenia dźwigni mocy i na tym etapie stwierdził przerwanie linki sterującej serwem wtryskiwacza.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili opublikowania niniejszego raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.